



besedilo Mitko Ivanovski | foto Mitko Ivanovski, arhiv UNIELLÉ

Jure Bukavec

Z oblikovalcem Juretom Bukavcem iz studia UNIELLÉ smo se pogovarjali o njegovem dosedanjem delu, o trendih pri oblikovanju megajaht ter o njegovih prihodnjih projektih plovil za zabavo. Tudi v Sloveniji imamo oblikovalce, ki dostojno zastopajo naše znanje tudi na najbolj megasejmu v Monaku.

Kako ste začeli svojo oblikovalsko pot? Kje ste končali šolo in dopolnilno usposabljanje?

JB: Diplomiral sem na oddelku za industrijsko oblikovanje Likovne akademije v Ljubljani, ter študij nadaljeval na Danskem v Kopenhagnu, prav tako smer industrijsko oblikovanje. V Ljubljani imamo samo smer industrijskega oblikovanja, ki je zelo splošna, medtem ko se v Kopenhagnu industrijski dizajn razbije na zelo veliko smeri oziroma podzvrsti. Študij oblikovanja jaht, s katerim se ukvarjam, kot vem, zaenkrat še ne obstaja. Vsi izhajamo iz vrst industrijskih oblikovalcev, arhitektov oziroma bolj tradicionalno, tehnično, iz vrst ladijskih inženirjev, tako imenovanih »naval« arhitektov.

To pomeni, da je bila usmeritev za oblikovanje jaht v vas že nekaj časa ali drugače povedano, so vam bila plovila vseč in ste želeli nadaljevati svojo strokovno pot med navtiko?

JB: Lahko rečem, da je bila ljubezen do jaht, morja in navtike od nekdaj, čista usmeritev

pa je bila bolj naključna. Po vrnitvi iz Kopenhagna so v našem znanem podjetju na Bledu, Seaway, iskali podobne profile, kjer sem se zaposlil in tako tudi prišel v to dejavnost. Ko sem se zaposlil v podjetju Seaway, sem začel delovati v navtiki. Podjetje je bilo v tem času usmerjeno bolj v oblikovanje in projektiranje in lahko rečem, da sem tam spoznal stroko, ne samo skozi projektiranje, ampak tudi skozi delavnico, izdelavo orodij in podobno. Pridobil sem veliko izkušenj in zelo celovit vpogled v sam proces, kar mi je pozneje zelo koristilo.

Vaša pot je bila povezana s projekti podjetja Seaway. Pri katerih projektih ste sodelovali?

JB: K Seawayu sem prišel kot oblikovalec računalniški 3D modelar. Zaradi uvažanja 3- in 5-osnega rezkanja in izdelave orodij za kompozitne dele s to novo tehnologijo, je bilo moje delovanje v tem času usmerjeno predvsem v 3D modeliranje. Začel sem na projektih prinzi 33, prinzi 36, prinzi 40, ACM arcoa, največji prispevek pa sem imel pri projektu skagen 50, kjer sva s kolegom inženirjem Lu-

kom Žagarjem, danes zaposlenim v podjetju Akrapovič, delovala kot zelo uspešen tim.

Po Seawayu se je vaša pot nadaljevala v Italiji pri družbi Nuvolari-Lenard?

JB: Iz Seawayu sem šel v Italijo v oblikovalski studio Nuvolari-Lenard, kjer je partner Slovenec Dan Lenard. Ta studio je za razliko od Seawayu usmerjen samo v dizajn, kar pomeni več projektov v krajšem času, to pa je bilo s stališča »učenca« zelo dobro. Tam sem delal kot zunanji partner 3 leta. Moja vloga je bila 3D modeliranje zunanosti, pri nekaterih projektih pa sem vodil tudi pripravo generalnih načrtov notranosti. Zunanost in notranost se na jahti prepletata in težko je oblikovati samo zunanost oziroma samo notranost, istočasno se dela in kontrolira oboje. Z Danom Lenardom sva zelo dobro sodelovala. Pripravi je osnovni koncept in vizijo izgleda, jaz pa sem to konkretiziral do podrobnosti in v 3D obliki prenesel v računalnik. Računalniški 3D model je danes končni izdelek in rezultat oblikovanja, ki je osnova za vse vizualizacije in samo izdelavo. Delali smo na plovilih, megajahtah med 40 in 85 metrov dolžine.

Ko ste se vrnili v Slovenijo, ste sodelovali na projektu soraya 46?

JB: Ja, gre za moj prvi, povsem samostoj-

ni projekt oziroma projekt v okviru mojega studia UNIÉLLÉ. V času pred recesijo je bila navtika nekaj let v neverjetnem vzponu in porastu. Skupina investorjev je v tem videla svojo priložnost in mi zaupala oblikovanje, kar sem jim poskušal vrniti s karseda veliko angažiranostjo in predanostjo projektu. Soraya 46 je izpodrivna, štiripalubna megajahta, dolga 46 metrov, široka 9 metrov, za 12 gostov in 9-člansko posadko ter z vsemi standardnimi zahtevami, ki jih plovilo te dolžine potrebuje. Navtična srenja je zelo konservativna in preveč revolucionarni projekti niso vedno prodajni zmagovalci, ampak nekaj inovativnosti je vseeno potrebne. Soraya 46 je zadosti drugačna, da ponuja nekaj več, česar podobne barke nimajo.

Bojda pripravljate večji model soraya 70!

JB: Soraya 70 je nadaljevanje serije jaht soraya, ki se izdelujejo na jugu Turčije. Vizualni elementi, ki so bili razpoznavni na prejšnjem modelu, mehko linij in nekoliko bolj »edge« detajli ter helidrom na premcu, so se ponovili. Konceptualno gre za popolnoma drugo plovilo s šestmetrskim bazenom, salonom s stropom več kot 3,5 metra višine in stekleno steno. Lastniški apartma s svojo zasebno teraso, so tudi elementi, ki so novi oziroma se pojavijo pri še daljših jahtah. V našem primeru pa je to prednost, ki jo bo potrebno izpostaviti pred tekmeci.

Projekt, s katerim se sedaj ukvarjate, je priprava načrtov za oblikovanje ladje tipa explorer. Čemu je ta barka namenjena?

JB: Explorer tip jahte je načeloma namenjen za raziskovanje po severnih morjih. Kot jahta ima razpored volumnov sorazmerno pomaknjen naprej proti premcu, s tem pa ostane velik volumen v krmnem delu. To je osnovna razlika od drugih jaht, ki je vidna že na daleč. V našem primeru smo dodaten prostor na krmnem delu zgornje palube uporabili za bazen.

Soraya 70



Ali pomeni, da je barka tega tipa drugačna od tistih običajnih za Sredozemlje ali Karibe - ima Ice razred za plovbo po ledenih morjih, ima vgrajeno bolj trdno strukturo ali drugačno klimatizacijo, ladja je bolj zaprta?

JB: Z zaprtimi volumni smo bili zelo na meji 500 bruto ton, kar je meja za klasifikacijo in način izdelave. Zavestno smo jo prestopili, barko še nekoliko podaljšali, izdelava bo bolj robustna in bolj varna, tržna cena plovila bo višja in naročnik se je odločil, da bo Ice razred, ki gre po navadi s takšnim plovilom, tukaj izpuštil.

V zadnjem času sodelujete pri naši domači ladjedelnici Elan in to za motorni del?

JB: Motorni del Elana je dobil novega lastnika, novo vodstvo in zavel je nov veter. Zadeva je začela funkcionirati po povsem normalnih tržnih zakonitostih in lahko povem, da sem zelo vesel, da sem lahko del te zgodbe. To je nadaljevanje linije elan power, ki ima trenutno največjo barko dolžine 48 čevljev. Zdaj bi šli na dolžino 53 čevljev, to je okoli 16 metrov, s trdo streho, drsnimi vrati v salonu, centralno krmilno konzolo in tremi kabinami v podpalubju, centralno lastniško ter dodano skippersko kabino na krmi. Gre za nadaljevanje dosedanje linije, s tem, da bomo pozneje dodali tudi različico s sončno palubo. To je koncept, ki v zadnjem obdobju prevladuje in ima logično uporabno zasnovo. Tekmovali bomo z absolutom, atlantisom, marquisom, sesso, salpo in windyjem. Cenovno se bomo umestili nekje v srednjem delu.

Kdaj pričakujemo elan 53 HT v vodi?

JB: Na sejmju v Cannesu leta 2011.

Iz dosedanjega razgovora ugotavljam, da se v glavnem ukvarjate z motornimi jahtami, kaj pa je z jadrnicami?

JB: V navtiki je tako, da se sami uporabniki plovil delijo na ljubitelje jadrnic in ljubitelje motornih bark in tako se tudi oblikovalci na-



Motorni del Elana je dobil novega lastnika, novo vodstvo in zavel je nov veter. Zadeva je začela funkcionirati po povsem normalnih tržnih zakonitostih in lahko povem, da sem zelo vesel, da sem lahko del te zgodbe.

vadno delimo. Nisem še imel priložnosti oblikovati jadrnice, vendar se je ne bi branil.

Kako potekajo razgovori med naročnikom in oblikovalcem ali drugače povedano, kakšna je ta povezava med naročnikom in oblikovalcem, koliko je intenzivna, kdo ima glavno besedo, ali mora oblikovalec strogo upoštevati navodila naročnika ali lahko neke njegove zahteve spremeni, omili?

JB: Oblikovalec mora vsekakor voditi svojo linijo, ki pa mora upoštevati želje naročnika, vendar ne dobesedno. Oblikovalec mora znati razbrati željo in zahteve naročnika, ter to preoblikovati, nadgraditi in vgraditi v oblikovanje, za katerim stoji in v vseh točkah zadovoljuje naročnika.

To pomeni, da naročnik postavi zahtevo nekega osnovnega koncepta, podrobna obdelava koncepta pa je naloga oblikovalca?

JB: Po navadi je tako, ni pa nujno. Pristopi k novemu projektu so zelo različni. Lahko je to nadaljevanje linije, ki jo je potrebno upoštevati in ima neke zastavljene zakonitosti ter svoje stranke oziroma gre za popolnoma nov koncept, kjer se bo zastavila nova linija ali flota bark. Nov koncept je lahko predlagan s strani oblikovalca oziroma naročnika, z že izoblikovano idejo o novem plovilu, ki izhaja iz njegove osebne potrebe oziroma iz neke tržne niše, ki jo je zaznal. Ločimo tri tipe na-



Soraya 46



ročnikov. Lahko je lastnik ladjedelnice, ki je navadno izkušena stranka, ki ve, kaj hoče in pozna trg, potem je investitor, ki vidi v navigaciji svojo poslovno priložnost in potrebuje nasvet stroke. In ne na zadnje je tu končni uporabnik jahte, ki izhaja iz svojih specifičnih potreb, velikokrat povsem romantičnih želja in sanj, vendar še vedno ne zanemarija dejstva, da bi plovilo čez neko obdobje solidno prodal in ne izgubil preveč.

Zadeva je precej dvostranska, tokovi potekajo od oblikovalca do naročnika in nasprotno, toda vseeno se ne moremo znebiti občutka, da naročnik narekuje osnovno rešitev? Na primer naročnik hoče imeti rumeni dimnik, ali mu ga narišete?

JB: Citiral bom najbolj znanega oblikovalca jaht v zgodovini, Avstralc Jona Bannenberga. Povedal je: »Strinjam se, to je vaša barka, toda vedno ne bo vaša barka, jaz pa bom vedno njen oblikovalec«. Seveda zadeva ni tako

črno bela, gre za sodelovanje in zaupanje med naročnikom in oblikovalcem. Če bi naročnik prišel z neko takšno idejo, pomeni, da ima zelo specifičen razlog oziroma ne zaupa oblikovalcu pri njegovih odločitvah.

V zadnjem obdobju so zelo izpostavljeni predpisi o izdelavi plovil po konvencijah, kot so SOLAS, MCA in podobno. Kako je s tem pri oblikovanju plovil?

JB: Jahte so tržno blago in tip klasifikacije je merilo, ki barko cenovno pozicionira. Ko se stranka odloči za določeno klasifikacijo, le-ta postavlja pravila izdelave ter varnosti na ladji in na oblikovalcu je, da te stvari upošteva. Tu govorimo o položajih vodotesnih prekatov, varnostnih izhodih, debelini sten in vrat, protipožarnemu sistemu, reševalnih splavov in obročih, njihovih pravilnih položajih, zadovoljeni hitrosti uporabe ipd.

Znano je, da je dolžina okrog 50 metrov tudi meja okrog 500 bruto ton. Kako kot oblikovalec skrbite, da se ta kriterij upošteva - zmanjšujete volumen, krajšate salone ali kako drugače?

JB: Teh 500 bruto ton se nanaša na zaprte prostore. Do neke meje se to da zaobiti z zmanjšanjem zaprtih volumnov na račun večjih zunanjih površin. Prav tako zaprti prostori, ki ne presegajo kvadratnega metra, ne štejejo. Petdeset metrov dolžine in jahta pod 500 bruto ton pa je kljub temu zelo težko izvedljiva, sploh, ker je izvajanje tega predpisa v zadnjem času bolj dosledno. Seveda pa prekoračitev teh limitov ni nujno slaba, prinese nekaj več stroškov pri izdelavi, vendar se tudi cena barki zviša.

Kakšni so današnji trendi pri oblikovanju jaht? Te so prostorne, agresivne in dinamične!

JB: Ja, tako je. Priznamo ali ne, jahta je »show off«. Bolj kot sam »performance« je velikokrat pomembnejši agresiven ali pa namišljen aerodinamičen videz, ki ni nujno, da izhaja iz plovinskih lastnosti jahte. Gre za prepletanje uporabnosti notranje razporeditve, velikih oken, veliko svetlobe in dodatnimi rešitvami. Te omogočajo ugodno bivanje oziroma plovbo po morju z agresivnim zunanjim vi-

dezmom, ki vzbuja pozornost. Jahta že po svoji definiciji mora bit »eye catcher«.

Kakšni so trendi notranje opreme? Je to klasični angleški slog, moderni minimalistični slogi ali kaj drugega?

JB: Treba je razumeti, kakšna je tradicionalna »klientela« teh jaht, ki pa se je zadnja leta zelo spremenila. Klasična notranja oprema in slog, ki je bil prilagojen tradicionalnim, nekoliko starejšim strankam, se v zadnji letih predvsem po zaslugi vdora številnih mlajših ruskih strank spreminja v nekoliko bolj modernega, a še vedno na pogled bogat slog. Posebnost pa so stranke z Bližnjega vzhoda s svojimi specifičnimi zahtevami.

Kot oblikovalec, ki ima že nekaj izkušenj, ki je videl veliko bark, ki pozna veliko oblikovalcev, vas vprašam, katera motorna jahta vam je najbolj pri srcu?

JB: Če me direktno vprašate in pričakujete direkten odgovor, bi tako na hitro rekel, da je to motorna jahta Pelorus (ladjedelnica Lürssen, dolžina 114,9 metrov, 5.137 ton, oblikovalec zunanosti Tim Heywood, notranjosti Terence Disdale - opomba avtorja). V svojem stylingu in konceptu je zadosti drugačna in všečna, da je za seboj že potegnila posnemovalce in uporabo nekaterih novih rešitev v smislu razporeditve prostorov.

Kateri oblikovalec ali kateri arhitekt vam je tako najbolj pri srcu oziroma ga najbolj cenite?

JB: Med temi vzorniki je vsekakor Jon Bannenberg, ki najbolj izstopa, saj je začetnik oblikovanja modernih jaht, kot jih poznamo danes. Jahte, ki jih je oblikoval z današnjimi očmi, ne izgledajo več tako revolucionarne, kot so bile v svojem času, od sredine sedemdesetih do konca devetdesetih, vendar so še vedno lepote, vredne pogleda in občudovanja. Med vodilne oblikovalce jaht današnjega časa pa sicer sodijo studio Nuvolari-Lenard, Tim Heywood s Pelorusom in Carinthio VII, in predvsem Espen Øino, ki je verjetno trenutno prvo ime. Tu je še nekaj starejših imen, ki so bolj v zatonu kot ne, ter nekaj novejših studiev, ki pokrivajo vrzel in med katere se prebijam tudi sam. □

